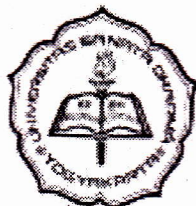


Lebaran dan Jalur Selatan

Oleh: Hendra Kurniawan



LEBARAN telah usai. Satu yang khas di Indonesia, berlebaran tak dapat dilepaskan dari arus mudik dan balik. Berbagai alternatif transportasi menjadi pilihan. Dari kereta api yang dianggap nyaman dan relatif terjangkau sampai berkonvoi sepeda motor. Akan tetapi menggunakan mobil pribadi maupun sewa juga masih menjadi pilihan banyak orang karena dapat mengangkut banyak anggota keluarga dan barang. Membawa mobil juga dapat digunakan untuk berekreasi ramai-ramai di kampung halaman.

Selama ini, jalur pantai utara Jawa (Pantura) menjadi jalur utama arus mudik dan balik setiap tahunnya, terutama sebelum jalan tol Cikopo-

Palimanan (Cipali) dibuka. Jalur penting ini merupakan bagian dari Jalan Raya Pos yang dibangun oleh Gubernur Jenderal Herman Willem Daendels. Jalan sepanjang kurang lebih 1.000 kilometer ini membentang dari Anyer, Banten sampai Panarukan, Jawa Timur. Ruas jalan Anyer-Batavia dan Batavia-Buitenzorg (Bogor) saat itu sudah ada, tinggal diperbaiki dan diperlebar. Pembangunan jalan sesungguhnya dimulai untuk rute Buitenzorg-Cirebon pada 5 Mei 1808.

Pembangunan rute ini menghadapi berbagai kendala karena beratnya medan. Kerasnya tanah di Megamendung membuat Daendels mengerahkan kuli tambahan dari Priangan dan Cirebon sampai 5.000 orang. Di Cadas Pangeran, para pekerja harus memapas bukit batu padas dengan menggunakan meriam yang didatangkan khusus dari Batavia. Penderitaan para pekerja digambarkan dalam Monumen Pangeran Kusumadinata IX (Pangeran Kornel) yang menyambut uluran tangan Daendels dengan tangan kiri.

Akibat sikap tangan besinya, Daendels mendapat julukan Mas Galak (konon sebenarnya pelesetan dari pangkatnya Marsekal). Korban terus berjatuhan ketika pembangunan ruas jalan Cirebon-Semarang-Surabaya mulai dilakukan dengan memobilisasi tenaga rakyat oleh penguasa lokal setempat. Sepanjang Pantura, tanah-tanah sudah menjadi milik Pemerintahan (pemerintah kolonial Belanda) sehingga memudahkan pembangunan. Bermula dari Perjanjian Giyanti 1755, maka wilayah pesisiran tidak di bawah kekuasaan Keraton (Vorstenlanden).

Pembangunan Jalan Anyer-Panarukan menjadi salah satu tragedi genosida dalam sejarah kolonial di Indonesia. Meski demikian, jalan ini sangat bermanfaat tidak hanya untuk lalu lintas manusia, namun juga pos surat, angkutan barang, dan keperluan militer. Pendek kata, jalan ini memenuhi harapan Daendels sebagai sarana ekonomi kolonial sekaligus pertahanan dari serangan Inggris. Kini setelah 207 tahun silam, jalan terbaik dan terpanjang di dunia pada masanya ini, masih memegang peran penting sebagai sarana umum.

Jalur selatan
Apabila Jalur Pantura sering disebut sebagai Jalan Daendels, demikian pula dengan jalur selatan. Jalan raya pantai selatan Jawa yang membentang dari Kulonprogo, Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) hingga Kebumen, Jawa Tengah ini juga dikenal oleh masyarakat dengan nama Jalan Daendels. Jalan ini merupakan bagian dari jalur lintas

selatan yang menghubungkan Bayah, Banten sampai ke Banyuwangi, Jawa Timur. Penamaan sebagian ruas jalur ini dengan nama Jalan Daendels Selatan seringkali menimbulkan anggapan keliru bahwa jalan ini juga dibangun oleh Gubernur Jenderal H.W. Daendels.

Jalan Daendels Selatan ternyata sudah ada jauh sebelum Daendels membangun Jalur Pantura. Ketika itu, jalan ini merupakan jalan kerajaan yang disebut Urut Sewu karena sejajar dengan gugusan Pegunungan Sewu di sepanjang pesisir pantai selatan Jawa. Menurut cerita, jalan ini menjadi rute gerakan pasukan Pangeran Diponegoro saat Perang Jawa (1825-1830). Tak heran apabila jaringan ulama Islam terbentuk sepanjang jalur ini. Pesantren-pesantren yang khas dengan pohon sawo kecil di pelataran menjadi penanda jaringan Diponegoro.

Pangeran Diponegoro memusatkan pertahanannya di wilayah Panjer, Bagelen Selatan. Bagelen memiliki beberapa *afdeling*, salah satunya Ambal. Daerah ini sekarang terkenal dengan kuliner sate ambal yang memiliki bumbu khas. *Afdeling* Ambal pernah diperintah oleh Asisten Residen bernama A.D. Daendels (1838). Dari nama inilah jalan yang menjadi pertahanan Diponegoro kemudian dinamakan Jalan Daendels. Pemerintah Kolonial Belanda menyebutnya *Belangrijke Weg* untuk membedakannya dengan Jalan Daendels Utara yang disebut *De Grote Postweg*.

Pembangunan di selatan
Keberadaan jalur lintas selatan

ini sebenarnya sangat berpotensi untuk dikembangkan. Sudah lama Jalan Daendels Selatan diproyeksikan akan dapat mengurangi beban jalur Pantura. Selain itu, diharapkan pula dapat mengatasi kesenjangan kesejahteraan antara utara dengan selatan Jawa. Jalur Pantura yang dulu menjadi jalan pos lambat laun mengalami perkembangan sebagai jalan pabrik. Kawasan industri sejauh ini terkonsentrasi di jalur Pantura akibat mobilitas barang dan jasa di selatan yang kurang mendukung.

Hal ini mendorong perlunya pusat-pusat pertumbuhan baru di selatan. Tak harus industri, perkembangan sektor pariwisata dan jasa yang kini mulai hidup di jalur selatan kiranya dapat menjadi modal awal yang baik. Pantai selatan sangat kaya akan potensi wisata. Pesona alam, budaya, dan kuliner dapat menjadi daya tarik yang khas. Tentu ini membutuhkan pembangunan infrastruktur yang memadai, terutama akses jalan yang memadai. Dalam beberapa kali Lebaran terakhir, kepadatan lalu lintas di jalur selatan pada beberapa titik lebih padat dibanding jalur utara.

Jalan Daendels Selatan kini kondisinya begitu memprihatinkan dan harus segera dibenahi. Upaya perbaikan yang serius tentu akan menumbuhkan kegiatan ekonomi masyarakat. Jalur selatan dapat menjadi alternatif persinggahan dan destinasi wisata. Ketika masa Lebaran tiba, jalur selatan dapat menjadi pilihan yang sama menguntungkannya dengan jalur utara. Sektor ekonomi khususnya jasa pasti akan semakin bertumbuh. Akhirnya masyarakat pula yang memperoleh manfaatnya jika jalur selatan menjadi ramai. ***

Hendra Kurniawan MPd, Dosen Pendidikan Sejarah Universitas Sanata Dharma Yogyakarta.